Danzig als Handelsstadt

Unter besonderer Berücksichtigung der durch den Frieden von Versailles geschaffenen Lage

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der staatswissenschaftlichen Doktorwürde
der rechts- und staatswissenschaftlichen Fakultät
an der Universität zu Greifswald
vorgelegt
von

Kurt Heimrich
aus Berlin.

Berichterstatter: **Professor Dr. W. Ed. Biermann**.
Der nachfolgende Auszug ist von der Fakultät genehmigt.
Greifswald 1920.

Inhalt:

Vorwort

Als es zur Gewißheit geworden war, daß infolge des **Vertrages von Versailles** **Danzig als freie Stadt** unter dem **Schutz des Völkerbundes** begründet werden und damit aus dem Verband des Deutschen Reiches ausscheiden sollte, trat die alte Hansestadt in den Vordergrund des allgemeinen Interesses.

Ich hielt es für nützlich, zu untersuchen, in welchem Maße der Fortbestand Danzigs als selbständige Handelsstadt bedroht sei, und welche Faktoren dazu beitragen könnten, Danzig als einen Haupthandelsplatz des Ostens zu erhalten.

Stand mir für den ersten Teil dieser Arbeit, der historisch einen Überblick über die Vorgänge im handelspolitischen Leben Danzigs vor dem Kriege geben soll, reichlich Material zur Verfügung, so mußte ich mich beim zweiten Teil, der die Stellung Danzigs nach dem Friedensvertrag beleuchtet, fast ausschließlich auf eigene Anschauung und das Ergebnis persönlicher Rücksprachen mit berufenen Vertretern des Danziger Wirtschaftslebens beschränken.

Zu besonderem Dank bin ich Herrn Oberbürgermeister **Sahm** verpflichtet, ferner den Herren Dr. Heinemann, Syndikus der Handelskammer zu Danzig, Dr. Fehrmann, Vorsteher des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Danzig, Dr. Dembrowski, Direktor des statistischen Amts, und dem Direktor der Danziger Schrauben- und Nietenfabrik Wönckhaus.

Greifswald, den 15. November 1920 **Der Verfasser.**

Einleitung

"Die Stadt Danzig, zusammen mit dem Gebiet, das im Art. 100 bezeichnet ist, **bildet eine freie Stadt** und wird **unter den Schutz des Völkerbundes gestellt**".[1] Der Vertrag von Versailles **hat somit Danzig, die alte Hochburg des Deutschtums im Osten, die von alters her eng mit Deutschlands, besonders Ostdeutschlands, Handel und Industrie verknüpft war**, aus dem Verbande des Deutschen Staates herausgerissen. Danzigs wirtschaftliche Handlungsfähigkeit ist nunmehr schweren Beschränkungen unterworfen.

Danzigs Entwicklung und seiner Bedeutung als Handelsstadt während seiner nahezu 130 Jahre langen Zugehörigkeit zu unserem Vaterlande - 1793 bei der zweiten Teilung Polens wurde Danzig von Preußen erworben - ist der erste Abschnitt dieser Arbeit gewidmet, während in einem zweiten Abschnitt Danzigs jetzige wirtschaftliche Stellung und künftige Entwicklungsmöglichkeiten beleuchtet werden.

Geographisch betrachtet verdankt Danzig seine Bedeutung als Handelsstadt dem Umstand, daß es an der Mündung der Weichsel liegt und Jahrhunderte hindurch die Aus- und Einfuhr des Hinterlandes dieses Stromes beherrscht hat, das tief hinein nach Rußland, nach Galizien und Ungarn reicht.[2] Danzig ist die einzige Wasserstraße Polens zur See. Eine solche Stadt, die dank ihrer günstigen Verkehrslage von allen Seiten her leicht erreicht werden kann und ein kaufkräftiges und aufnahmefähiges Hinterland besitzt, eignet sich am besten zu einem Sammelpunkt für den Handel.[3] Danzig war und ist der Endpunkt einer von Süden nach Norden gerichteten Lebensader, von dem aus der größte Teil der Erzeugnisse seines weiten Hinterlandes in den Welthandel gelangt. Vor dem Jahre 1391 hat Danzig kaum irgendwelchen Handel mit seinem Hinterlande getrieben. Seine erste Blütezeit erlebte Danzig unter der Herrschaft des deutschen Ritterordens.[4] 1366 erscheint Danzig zum erstenmal als Mitglied **der Hanse**. Bereits damals war Danzig im Hafenbau allen anderen

Ostseestädten voraus. Durch die Machthaber des deutschen Ordens mancherlei Bedrückungen ausgesetzt, stellte sich die Stadt nach vielen Kämpfen unter die Oberhoheit des Königs von Polen, der ihr durch den zweiten Thorner Frieden vom 19. Oktober 1466 die Stellung einer deutschen Reichsstadt verlieh. Danzig besaß Zollfreiheit, Münzrecht und richtete nach eigenem Recht, der "Danziger Willkür".[5] Sehr viel freier und erfolgreicher noch als in seinen Beziehungen zu Preußen und Polen entwickelte sich der Handel Danzigs mit dem Auslande in den ersten Jahrzehnten nach Abschüttelung der Ordensherrschaft. Erst der Außenhandel gestattete ja die volle Ausnutzung aller durch die Verhältnisse der Natur und der Bevölkerung gegebenen Produktionsvorteile. Allein der auswärtige Handel gibt einem Volk die Möglichkeit, sich auf diejenigen Zweige der wirtschaftlichen Tätigkeit zu konzentrieren, welche der Natur des Landes am meisten entsprechen, in welchen die nationale Arbeit den höchsten Ertrag zu erzielen und den Volkswohlstand am meisten zu heben vermag. Die Grundlage für Danzigs Handel mit dem Auslande bot ihm seine Zugehörigkeit zum **mächtigen Hansabunde**. Danzig führte Getreide und Waldprodukte besonders nach England aus, und führte dafür Zinn, Tuche und Leinewand nach Preußen ein. Sehr rege war der Seehandel mit Südeuropa, Frankreich, Spanien, Portugal, Italien. Der Getreidehandel war so entwickelt, daß Danzig damals geradezu als die Kornkammer Europas angesehen werden konnte. Bedeutsam war ferner der Handelsverkehr Danzigs **mit den benachbarten deutschen Hansestädten wie Hamburg, Lübeck, Bremen, Rostock, Stralsund**.

Bezüglich seiner Einwohnerzahl haben wir uns Danzig im ersten Drittel des 15. Jahrhunderts als eine Stadt von ungefähr 20 000 Einwohnern vorzustellen; darunter ungefähr 1080 selbständige Handwerker.[6] Nach Schmoller erreichte Danzig durch seinen Seehandel und die Weichselverbindung nach Polen um die Mitte des 17. Jahrhunderts ca. 60-70 000 Einwohner.[7] 1793 sank die Zahl allerdings wieder auf 36 000.[8] Je nach seiner Bedeutung als Handelsstadt stieg oder sank die Einwohnerzahl Danzigs.

Mit dem Jahre 1793 beginnt für Danzigs Geschichte die moderne Zeit. Durch die zweite Teilung Polens hatte Danzig sein Hinterland wieder erhalten, von dem es seit 1772 getrennt war, und als 1795 durch die dritte Teilung Polens noch ein größeres Stück von Polen an Preußen fiel, verschwanden auch die letzten Zollschranken, die bisher landeinwärts den Handel bis Warschau beengt hatten. Eine weitere günstige Entwicklung des Danziger Handels wurde in der Zeit von 1802-1813 durch Preußens politischen Niedergang, die Kämpfe mit Bonaparte, die Invasion des französischen Heeres verhindert.[9] Besonders die rücksichtslos durchgeführte Continentalsperre legte dem Seeverkehr die größten Beschränkungen auf. Der Danziger Handel lebte erst wieder in den 50er und 60er Jahren des vorigen Jahrhunderts auf. Wie überhaupt der Beginn der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts eine Zeit des Aufschwungs für ganz Deutschland bedeutete. Es fand in der Hauptsache eine Befruchtung aller Wirtschaftsgebiete mit Kapital statt, wozu hauptsächlich die Banken beitrugen.[10] In Danzig war es besonders die Ende des Jahres 1856 von der Danziger Kaufmannschaft gegründete "Danziger Privat-Aktienbank", die auch vom Staate das Recht bekam, Noten auszugeben. Durch den Abschluß von Meistbegünstigungsverträgen zwischen England, Frankreich und Preußen wurde der Danziger Handel ebenfalls zeitweise günstig beeinflußt. Immerhin machte sich aber doch die oft unberechenbare Zollpolitik Rußlands unangenehm auf den Handel Danzigs bemerkbar.[11] Die Ausfuhr, die im Durchschnitt der Jahre 1871 bis 1876 36 000 t betrug, ging 1877-1882 bereits auf ca. 22 000 t zurück. Dadurch, daß Rußland im Jahre 1887 die indirekte Zufuhr ausländischer Erzeugnisse über Land mit höherem Zoll belegte, als die direkte auf dem Seeweg in die eigenen Häfen, hörte die Danziger Ausfuhr fast völlig auf. Ferner gab der Ausbau des Eisenbahnnetzes der russischen Regierung ein Mittel in die Hand, durch Tarifmaßregeln die Ausfuhr aller wertvollen Artikel, vom Getreide angefangen, möglichst von den deutschen Häfen abzulenken und nach den eigenen Häfen zu leiten. Nur Holz, für welches die Wasserfracht unentbehrlich ist, blieb Danzig als Ausfuhrartikel ganz erhalten. Die russische Zollpolitik führte im Jahre 1893-94 zum Zollkrieg, der 1894 durch den für Danzig günstigen deutsch-russischen Handelsvertrag beendet wurde. Er enthielt die Bestimmungen über die Privat-Transit-Lager für

Holz und Getreide, wodurch diese wichtigen Handelszweige den Ostseehäfen nicht verloren gingen. Ferner wurden die Eisenbahntarife geregelt und der Identitätsnachweis für Getreide aufgehoben. Eine Neubelebung des Ausfuhrhandels setzte dann mit Beginn des 20. Jahrhunderts ein.

I. Der Handel Danzigs bis zum Kriege

1. Ausfuhrhandel

In dem Bilde des wirtschaftlichen Lebens vor dem Kriege wurden für die Verkehrs- und Handelsbedeutung eines Hafens Konsum- und Produktionsfähigkeit seines Hinterlandes maßgebend. Auch auf Danzigs Ausfuhrhandel war die Produktionsfähigkeit seines engeren und weiteren Hinterlandes von größtem Einfluß. Der Danziger Exporthandel war vornehmlichst Eigenhandel. Der Danziger Kaufmann trat als Aufkauf- und Verteilungshändler auf.[12] Besonders Getreide und Holz hatten in Danzigs Ausfuhrhandel schon zur Zeit der Ordensritter einen sehr großen Umfang angenommen. 1649 hatte Danzig eine Getreideausfuhr von 99 808 Lasten zu verzeichnen, 1770 eine solche von 62 871 Lasten, 1802 = 85 181 Lasten. Der nächste größere Aufschwung zeigte sich erst wieder in den Jahren 1860-65. 1865 betrug die Ausfuhr 266 144 t.[13] In den Jahren 1866-76 trat infolge der ungünstigen politischen Lage wieder ein Rückgang ein. 1875 betrug die Ausfuhr 161 097 t. Infolge der Eröffnung der Bahn Kowel-Mlawa- Danzig trat dann in den Jahren 1877-79 wieder eine Steigerung ein. 1880-1881 fand infolge schwerer Mißernten ein gewisser Rückgang statt. 1884-87 machte sich die ungünstige Einwirkung von veränderten Getreidetarifen unangenehm bemerkbar. Erst 1894 nach Abschluß des deutsch-russischen Handelsvertrages bewegte sich der Ausfuhrhandel wieder aufwärts. 1894 wurden 88 985 t ausgeführt, 1895 91 863 t, 1896 106 139 t und dann steigend bis 1913 auf 336 714 t.

Ein anderer wichtiger Zweig des Danziger Ausfuhrhandels ist seit den 80er Jahren des vorigen Jahrhunderts der Zuckerhandel. Die ersten Angaben über den Export von Zucker finden sich im Jahre 1879 und zwar in Höhe von 1208 t. 1880 vermehrte sich die Ausfuhr bereits auf 4842 t und ist von da an in fast ununterbrochener Aufwärtsbewegung geblieben. 1913 betrug die Zuckerausfuhr 225 170 t. Seiner Struktur nach war der Danziger Zuckerhandel Eigenhandel, nur beim russischen Zucker und der Melasse war die Spedition beteiligt. Als dritter und bedeutendster Faktor des Danziger Exports ist der Holzhandel zu nennen. Ein Handelszweig, der sich seit nahezu 500 Jahren in seinem Betrieb kaum geändert hat. Die größte Masse der Danziger Holzzufuhren kam aus Rußland und Polen. Hatte der Danziger Getreideexport unter einer mehr oder weniger starken Konkurrenz der anderen deutschen Ostseehäfen zu leiden, so war dies beim Danziger Holzexport in dem Maße nicht der Fall. Bis zum Kriege stand Danzig als Exporthafen für Holz an erster Stelle. Im Durchschnitt der Jahre 1895-1901 z. B. exportierte Danzig für 26 896 000 Mark Holz, Memel für 19 473 131 Mark. Zugeführt wurden Danzig 1913 365 057 fm Holz, ausgeführt 211 713 t.

2. Einfuhrhandel und Speditionshandel

Der Einfuhrhandel Danzigs hatte hauptsächlich Güter des täglichen Bedarfs in Stadt und Hinterland zum Gegenstand, wie Kaffee, Reis, Heringe, Kohlen, Salz, Harz, Soda, Petroleum, Chemikalien aller Art, künstliche Düngemittel usw. Die Bedeutung des Einfuhrhandels für Danzig war bis zum Kriege u. a. besonders in seiner Eigenart als Speditionshandel begründet. An der Spitze stand die Einfuhr von Steinkohle, hauptsächlich englischer. Ein bedeutender Stapelplatz ist Danzig ferner für Petroleum gewesen, in der Hauptsache für amerikanisches. Fünf große Tankgesellschaften hatten vor dem Kriege in Danzig ihren Sitz. An Heringen sind nach Danzig in den letzten Jahren vor dem Kriege durchschnittlich etwa 300 000 t eingeführt worden, die t im Gewicht von rund 159 kg. Die seewärtige Einfuhr von Kolonialwaren über Danzig betrug an Kakao 1,9 %, Reis 2,1 %, Tabak

1,5 %, Petroleum 2,6 %, Baumwolle 0,2 %, Wolle 0,1 % und Eisenerzen 1,4 % der gesamten Einfuhr.

Der Speditionshandel, der mit seinen Fäden die ganze Welt umspannt, war für Danzig von größter Bedeutung. Viele Sendungen, die bis zum Kriege als Speditionsgut im Durchfuhrhandel versandt wurden, waren noch um die 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts Gegenstand des Eigengroßhandels, dessen Stellung zwischen Erzeugern und Verbrauchern immer mehr eingeschränkt wurde. Den einzelnen Häfen führt der Speditionshandel Transporte zu, wodurch Mengen von Arbeitern lohnenden Verdienst finden; aber auch den See- und Flußschiffen und der Eisenbahn sichert er einen beträchtlichen Güterversand. Zum Beispiel verdankt die Schleppschiffahrt dem Speditionshandel ihre Entstehung. Entsprechend dem Wachsen der Industrie im Danziger Hinterland und einer gesteigerten Kapitalsbildung zeigte sich ein Zunehmen des Speditionsverkehrs. 1868 passierten ungefähr 50 000 t Güter speditionsweise Danzig. Im Durchschnitt der Jahre 1894 bis 1902 machte der Speditionshandel dagegen schon 1/3 der gesamten Einfuhr aus.

3. Die Reederei

Für die Größe des Anteils, den Danzig am Welthandel hatte, war von jeher sein Reedereibetrieb von grundlegender Bedeutung. Leider hat die Danziger Schiffahrt nicht die Entwicklung genommen, wie es im Interesse der Stadt zu wünschen gewesen wäre. Eine Küste ist immer zum großen Teil auf das ihr politisch zugehörige Hinterland angewiesen.[14] Eine Küste also, die ein ihr politisch nicht zugehöriges Hinterland besitzt, wird von demselben durch Zollschranken abgetrennt sein. Für Waren bedeutet aber ein Passieren von Zollschranken eine Verteuerung und damit geringere Absatzfähigkeit. Das war und ist der Nachteil des Danziger Hafens gegenüber den Nordseehäfen, die über ein selten export- und importfähiges, ihnen politisch zugehöriges Hinterland verfügen. Die Reisen der Danziger Seeschiffe gingen außer nach den deutschen Ost- und Nordseehäfen nach Rußland und Finnland, Schweden und Norwegen, Dänemark, Niederlande und Belgien, Großbritannien und Irland, Frankreich, Spanien, Portugal und Nordafrika. Was allerdings die Hafenverhältnisse anbelangt, so verfügt Danzig unter den deutschen Ostseehäfen über die besten seiner Art. Durch einen im Herbst 1913 erfolgten Umbau ist den Ansprüchen des modernen Handels im weiten Umfange Rechnung getragen worden.

4. Danzigs Industrie

Danzigs Industrie wird heute mehr denn je das Rückgrat des Danziger Handels zu bilden haben. Wo Handel und Verkehr blühen, da sind auch in der Regel die Voraussetzungen für eine entwicklungsfähige Industrie gegeben, während andererseits eine leistungsfähige Industrie dem Handel die nötigen Ausfuhrprodukte zuführt und so denselben fördert. Der industriellen Tätigkeit Danzigs hatte schon frühzeitig der Schiffsbau einen starken Impuls verliehen. Die weitere bodenständige Industrie beschäftigte sich bis zum Kriege in der Hauptsache mit der Verarbeitung von Erzeugnissen der Land- und Forstwirtschaft. Der Danziger Holzhandel bildete die Grundlage für eine stark entwickelte Holzindustrie. Von alters her wird die Bearbeitung von Bernstein in Danzig betrieben. Erwähnt sei noch die Likörfabrikation, die von eingewanderten Holländern Ende des 16. Jahrhunderts eingeführt worden ist.

5. Die Zu- und Abfuhrwege für den Handel Danzigs

Neben dem Seeweg sind es Binnenschiffahrt und Eisenbahn, die dem Handel Danzigs als Weg dienen. Es bedeutet für die Volkswirtschaft eines Landes einen großen Vorteil, wenn in ihm jene Einrichtungen entwickelt und gut aufgebaut sind, die die natürlichen Wasserläufe als Verkehrswege benutzen. Leider spielte die Weichsel bisher trotz ihrer Größe, ihrer Wasserfülle und ihres

ausgedehnten Stromgebiets nicht die Rolle, die ihr eigentlich zukommt. Schuld daran ist die Verwahrlosung der nichtdeutschen Teile der Weichsel.[15] Für Danzig würde eine neue Blütezeit eintreten, wenn die Weichsel in ihren außerdeutschen Teilen ebenso reguliert würde, wie es auf deutscher Seite der Fall ist. Infolge des verwilderten Zustandes der Weichsel unterlag der Verkehr auf derselben bald der Konkurrenz der Schienenwege, obwohl zunächst die Entwicklung der Eisenbahnverkehrsverhältnisse in Westpreußen einen für Danzig ungünstigen Verlauf nahm.

Die erste Bahn im Osten wurde im Jahre 1854 erbaut. Sie führte von Berlin über Dirschau nach Königsberg. Danzig konnte nur durch eine Zweigbahn von Dirschau aus erreicht werden, was natürlich dem Handel Danzigs weniger dienlich war. Die zweite große Bahnlinie im Osten, Bromberg-Thorn-Lowicz, schuf zwar einen Schienenweg Danzig-Dirschau-Thorn-Warschau-Petersburg, aber der Weg von Stettin aus war erheblich kürzer und so konnte Stettin als Konkurrenz im Handel mit Polen auftreten. Ein solcher Danzigs Interessen als Hafen- und Handelsstadt benachteiligender Ausbau des Eisenbahnnetzes ließ in keiner Weise das Prinzip der Wirtschaftlichkeit zur Anwendung gelangen. Der Staat sollte in seiner Eisenbahnpolitik Vergünstigungen gegenüber den allgemeinen Normen nur da gewähren, wo es gilt, Unterschiede der Natur auszugleichen. Es widerspricht der Einheitlichkeit des Staatsgedankens, wenn der eine Zweig der Staatsverwaltung durch Maßnahmen der Eisenbahnpolitik durchkreuzt, was ein anderer Zweig auf dem Gebiete der Außenhandelspolitik erstrebt.[16] 1871 wurde die Bahn Danzig-Köslin dem Verkehr übergeben; ferner die Bahn Bromberg-Posen. Im Jahre 1877 fand endlich die Eröffnung der Bahn Marienburg-Mlawa-Warschau statt. Danzig gewann damit Anschluß an die russischen Weichselbahnen und das Gebiet der russischen Südwestbahnen. Erst der Eröffnung dieser Bahn verdankte Danzig einen umfangreichen Handel mit seinem Hinterlande Polen. Das Jahr 1876 z. B. brachte nur 28 000 t Getreide auf dem Bahnwege nach Danzig, 1878 dagegen schon 124 000 t. Der Staat kann auf den Export nur steigernd einwirken durch eine allen Wirtschaftsinteressen entsprechende Verkehrspolitik. Die Verkehrsmittel, wie der Handel, müssen der nationalen Wirtschaft dienen, nicht ihr entgegenarbeiten. In dieser Beschränkung nur können sie ihre wichtige Funktion in der Wirtschaft des Volkes erfüllen.

II. Danzigs Handel und wirtschaftliche Stellung unter Berücksichtigung des Friedens von Versailles

1. Die Einwirkung des Krieges auf das Danziger Wirtschaftsleben

Durch den Ausbruch des Weltkrieges fiel mit einem Schlage das kunstvolle Gebäude der Weltwirtschaft zusammen. Die meisten internationalen Beziehungen wurden zerstört, einige wenige nur mühsam aufrecht erhalten. Handelsverträge wurden mit Ausbruch des Krieges einfach gegenstandslos. Alle Bedingungen des wirtschaftlichen Lebens änderten sich, die gewohnten Arbeitsmöglichkeiten verringerten sich, der Verkehr sowie der Warenhandel über die Grenzen stoppte. An die Stelle des Weltverkehrs trat für die Zeit des Krieges ein fast ausschließlicher Handels- und Finanzverkehr der Verbündeten untereinander. Der Krieg führte natürlich auch im Danziger Handel tiefgehende Veränderungen herbei. War ein Seeverkehr in den ersten Kriegsmonaten noch möglich, so stockte er im Laufe der Zeit bald vollständig. Eine Ausfuhr seewärts fand in größerem Maße nicht statt, ebensowenig eine Einfuhr. Ausgenommen war der Verkehr mit den neutralen Ländern und den benachbarten deutschen Seestädten. Es betrugen Danzigs

Getreide-		
	Zufuhren:	Verschiffungen seewärts:
1913:	541 111 t	336 714 t
1914:	421 346 t	250 009 t

1915:	158 540 t	8 751 t
1916:	202 979 t	4 483 t
1917:	91 815 t	15 615 t
1918:	72 719 t	6 128 t [17]

H o l z -

	Zufuhren:	Verschiffungen seewärts:
1913:	365 057 fm	271 713 t
1914:	123 951 fm	88 537 t
1915:	64 738 fm	27 798 t
1916:	76 622 fm	67 945 t
1917:	95 617 fm	36 059 t
1918:	164 609 fm	28 055 t

Im **Z u c k e r h a n d e l** wurden seewärts verladen:

1914:	681 538 Sack	(der Sack zu 100 kg)
1915:	61 136 "	
1916:	8 478 "	
1917:	9 653 "	
1918:	4 272 "	

Im Herbst 1918 fand der Weltkrieg seinen Abschluß. Aber erst gegen Ende des Jahres 1918 setzte langsam ein Abbau der Kriegswirtschaft in allen Ländern ein.[18]

2. Das Danziger Wirtschaftsleben nach dem Kriege

Das wirtschaftliche Chaos, das der Weltkrieg verursacht hatte, indem er die natürlichen wirtschaftlichen Beziehungen der Länder zerriß und diese zwang, neue Wege des Welthandels und Weltverkehrs aufzusuchen, vermochte auch der eingetretene Friedenszustand nur ganz allmählich zu beseitigen, insbesondere da die Bedingungen des Waffenstillstandes und des Friedensvertrages den wirtschaftlichen Lebensnotwendigkeiten Europas und vor allem Deutschlands in keiner Weise gerecht wurden.

Daß die freie Stadt Danzig **in dem Friedensvertrag** eine besondere Rolle spielen mußte, liegt in ihrer großen Bedeutung als Schlüssel zum Stromgebiet der Weichsel und gleichzeitigen Einfallstor für die wirtschaftliche Befruchtung des europäischen Ostens begründet.[19] Gemäß Art. 100 des Friedensvertrages verzichtet Deutschland zugunsten der alliierten und assoziierten Mächte auf alle Rechte und Ansprüche betr. des Danziger Gebiets. Der Friedensvertrag läßt **Danzig als freie Stadt begründen** und **unter den Schutz des Völkerbundes stellen.** Eine Verfassung ist gemäß Art. 103 gewährleistet. Mit dem 10. Januar 1920, dem Tage des Inkrafttretens des Friedensvertrages, haben alle im Gebiet des Freistaats wohnenden deutschen Reichs- und Staatsangehörigen ihre bisherige Staatsangehörigkeit verloren und sind Angehörige der freien Stadt geworden. Die Staatsgewalt steht vorläufig dem Vertreter der alliierten Mächte zu. Am 15. November 1920 wurde **Danzig als freie Stadt proklamiert** und der Danzig-polnische Vertrag abgeschlossen. Zweifellos ist dieser Danzig-polnische Vertrag das wichtigste Dokument, das neben dem Friedensvertrag über Danzigs Schicksal in wirtschaftlicher und nationaler Hinsicht entscheidet. Durch den Vertrag wird Danzig in das Gebiet der Zollgrenze Polens aufgenommen. Das bedeutet für Danzig den Verlust jeder engeren Fühlungnahme mit dem deutschen Mutterlande. Andererseits ist das Streben des Danziger Kaufmanns nach einem gewissen Zusammenschluß mit den polnischen Handelskreisen gegeben. Eine Repressalienpolitik Deutschlands gegen Polen kann Danzig nicht mitmachen, ohne selbst wirtschaftlichen Schaden zu leiden.

3. Danzigs künftige wirtschaftliche Stellung und Wirtschaftspolitik

Mit dem Inkrafttreten des Friedensvertrages hatte das Danziger Wirtschaftsleben mit ungeahnten Schwierigkeiten zu kämpfen; Schwierigkeiten, die sich infolge seiner Loslösung vom Reich, Umschließung durch Polen und der ungünstigen Wirtschaftslage Polens ergaben. Danzig mußte sich, um sich wirtschaftlich auf eigene Füße stellen zu können, und dadurch einer Polonisierung resp. Internationalisierung durch die Alliierten zu entgehen,[20] danach umsehen, wie es sich am besten mit Lebensmitteln, Rohstoffen und Kohle versorgen konnte. In beiden Fällen, sowohl im Falle einer Polonisierung wie einer Internationalisierung, würde Danzig seines Charakters als selbständige Handelsstadt verlustig gehen; es würde eine rege Hafenstadt, aber keine Handelsstadt werden. Danzigs Handelsbetätigung wäre dann lediglich auf dem Gebiete der Spedition zu suchen. Gemäß dem Friedensvertrag und dem Danzig-polnischen Vertrag muß Danzig mit Polen nun einmal zusammen wirken. Danzig kann dies tun, ohne daß nationale Gegensätze hervorgekehrt zu werden brauchen. Es wird aber gewillt sein, auf Grund einer eigenen Wirtschaftspolitik sich seine staatliche Sonderstellung zu sichern und zu erhalten. Eine jede Wirtschaftspolitik muß zunächst auf größtmöglichste Produktion gerichtet sein. Nur durch Förderung der Produktion wird Danzig sich einen genügend großen Markt für Waren schaffen können, um damit den Anforderungen als Handelsstadt genügen zu können. Für die wirtschaftliche Entwicklung und Hebung der Produktion des Freistaates ist weiterhin das Zustandekommen eines Ausgleichs der Gegensätze zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer wichtig.[21] Besonders ist die Danziger Industrie berufen, die wirtschaftliche Kraft des jungen Freistaates zu stärken. Die zukünftige Lage der Danziger Industrie wird von der Kohlenversorgung, von der Gestaltung der Währung und von der Entwicklung der Arbeitsverhältnisse abhängen. Bezüglich einer Regelung der Währungsfrage läßt der Friedensvertrag dem Freistaat völlig freie Hand. In Danzig besteht zurzeit die deutsche Währung und es herrscht auch keine Neigung zu einer Währungsänderung. Im übrigen verpflichtet der Danzig-polnische Vertrag Polen und Danzig, in Verhandlungen einzutreten, um ihre Münzsysteme zu vereinheitlichen.

4. Danzig als Messestadt

Jede Messe ist eine örtliche und zeitliche Konzentration von Angebot und Nachfrage des Groß- und Kleinhandels und der Produzenten. Die Abhaltung von Messen, die sich im Laufe der wirtschaftlichen Entwicklung während des Krieges und nach dem Kriege in den großen Handelsstädten mehr und mehr eingebürgert hat, ist wohl auf das Streben nach Zusammenschluß und nach Vereinheitlichung und Vereinfachung der Handels- und Verkehrsorganisationen zurückzuführen. Es ist vielleicht interessant, daran zu erinnern, daß die gleichen Gesichtspunkte es waren, die im Mittelalter überhaupt zur Entstehung der Messe führten. Auch damals brachte die Not und die Teuerung die Notwendigkeit mit sich, durch Sammlung aller Wirtschaftskräfte die Schwierigkeiten zu überwinden. Danzig wird durch seine neugeschaffene politische Stellung eine Brücke nach dem Osten und den dort neu entstandenen Staaten bilden; wird nun noch die Weichsel in entsprechender Weise reguliert, dann sind für Danzig inmitten eines regen Verkehrs alle Voraussetzungen gegeben, die einmal einen regen Handels- und Marktverkehr erhoffen lassen, weiter aber auch die Gründe für das Abhalten einer Messe berechtigt erscheinen lassen. Jedes größere Wirtschaftsgebiet besitzt außerdem besondere Merkmale, wertvolle Eigenart der Produktion und nur ihm eigentümliche ausgedehnte privatwirtschaftliche und handelspolitische Beziehungen zu bestimmten Teilen des Auslandes. Diese Beziehungen soll man nicht zerreißen, sondern sie müssen dazu benutzt werden, mit dem Ausland wieder in enge Fühlungnahme zu treten. Diesem Zweck sollte die Danziger Messe vom 18.-25. Februar 1920 dienen. Danzig wird weiterhin den Plan zu verfolgen haben, ein Bindeglied zu schaffen zwischen sich und den Staaten, auf die es angewiesen ist. Dem Westen erschließen sich auf diese Art neue Absatzgebiete für seine Waren nach dem Osten, und dem Osten bietet sich Gelegenheit, dem Westen seine Rohprodukte und Erzeugnisse anzubieten.

5. Danzigs künftige Stellung als Handelsstadt in der Weltwirtschaft

Die Beantwortung der Frage nach einem eventuellen späteren Aufblühen Danzigs als Handelsstadt im internationalen Handelsverkehr wird nicht zum wenigsten davon abhängen, ob es Danzig gelingen wird, sich zu einem unentbehrlichen Export- und Importhafen für die westrussischen Randstaaten zu machen. Es bedeutet dies für Danzig zugleich die Frage, ob es zu einem "Konsumplatz" oder zu einem reinen "Umschlagsplatz", der mehr Verkehrs- als Handelsbedeutung hat, und an dem sich vor allem das Speditionswesen zu hoher Spezialisierung entwickelt, werden wird. Um auf die Höhe eines Konsumplatzes zu kommen, wird es sich für Danzig darum handeln, ob sich in absehbarer Zeit die Verhältnisse in den betreffenden Ostgebieten so geklärt haben werden, daß an einen großzügigen Warenaustausch gedacht werden kann. Es sind immerhin Absatzmöglichkeiten vorhanden, um so mehr, als diese Länder nicht in der Lage sind, alles zum Aufbau Notwendige im eigenen Lande zu produzieren. Hier wird es vor allem Aufgabe der Danziger Maschinen- und Textilindustrie sein, sich ein großes Absatzgebiet zu schaffen. Besonders wird Danzig ein wichtiger Mittelpunkt des Holzhandels und der Holzindustrie bleiben. Handel auf eigene Rechnung wird Danzig erst erfolgreich treiben können, wenn es ihm gelingt, sich eine eigene Handelsflotte zu schaffen, und damit eine eigene unbehinderte Verbindung mit Übersee herzustellen. Hierzu ist die Danziger Schiffsbauindustrie berufen, für deren Entwicklung in Danzig infolge der bevorzugten Lage die günstigsten Vorbedingungen gegeben sind. Es mag auch hier auf die Bedeutung Danzigs als Auswandererhafen hingewiesen werden. Bei Einsetzen des Auswandererstromes, besonders aus Polen, wird Danzig mit einem großen Ansturm zu rechnen haben, um so mehr, als Hamburg und Bremen durch den Friedensvertrag (Art. 327) ihre bisherige Monopolstellung in dieser Hinsicht verloren haben. Zunächst wird es zu einem Konkurrenzkampf zwischen Danzig und Polen kommen. Dieser Kampf, der auf der Basis des Danzig-polnischen Vertrages entbrennen wird, wird den Fähigeren und Stärkeren als Sieger sehen. Deutsche Art, Danziger Arbeit und Fleiß lassen die Hoffnung berechtigt erscheinen, daß Danzigs Bemühungen mit Erfolg gekrönt sein werden, und daß die freie und Hansestadt Danzig aus ihren vielhundertjährigen Beziehungen zu ihrem engeren und weiteren Hinterland und aus der Lage an Meer und Strom Kraft ziehen wird zu neuem Leben.

"Ex undis divitiae
Ex agris vita."

Anmerkungen:

1 Friedensvertrag 11. Abschnitt Art. 100-102. ...zurück...

2 A. Hirsch, *Über die geographische Lage und Entwicklung Danzigs*, Königsberg 1912, S. 11. ...zurück...

3 K. Hassert, *Die Städte geographisch betrachtet*. Natur und Geisteswelt Band 163, Leipzig 1907, S. 40. ...zurück...

4 Th. Hirsch, *Handelsgeschichte von Danzig unter der Herrschaft des deutschen Ordens*, Leipzig 1858, S. 172 f. ...zurück...

5 P. Simson, *Geschichte der Stadt Danzig*, Band 1, Danzig 1905-13, S. 255 f. ...zurück...

6 Simson, a. a. O., S. 165 Abs. 2. ...zurück...

7 G. Schmoller, "Festschrift für Gierke," *Die Bevölkerungsbewegung der deutschen Städte*, Weimar 1911, S. 209. ...zurück...

8 1819 waren es 15 818 Einwohner, 1871 = 90 141, 1905 = 159 648. ...zurück...

9 O. Münsterberg, *Der Handel Danzigs*, Volkswirtschaftliche Zeitfragen, Berlin 1906, S. 7 f. ...zurück...

10 W. Sombart, *Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert*, 4. Aufl., Berlin 1919, S. 84 f. ...zurück...

11 H. Thomsen, *Danzig als Handelshafen*, Danzig 1918, S. 75 f. ...zurück...

12 J. Hirsch, "Organisationen und Formen des Handels." *Grundriß der Sozialökonomik*, 5. Abteilung, I. Teil, Tübingen 1918, S. 135. ...zurück...

13 H. Thomsen, a. a. O. S. 103 f. ...zurück...

14 R. Reinhardt, "Die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte", *Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde*, Band 13, Stuttgart 1901, S. 438 f. ...zurück...

15 H. Wunderlich, *Handbuch von Polen*, 2. Auflage, Berlin 1918, S. 493. ...zurück...

16 K. Wiedenfeld, *Die nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung*, Berlin 1903, S. 316. ...zurück...

17 Vergl. für die Tabellen die Berichte des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Danzig für die Jahre 1914-1918. ...zurück...

18 *Volkswirtschaftliche Chronik für das Jahr 1918*, S. 891. ...zurück...

19 P. Damme, *Die Freiheit der freien Stadt Danzig*, Festgabe für Dr. Otto Liebmann, Berlin 1920, S. 53 f. ...zurück...

20 Interessant ist das Buch des Warschauer Historikers Simon Askenazy, der einen Anspruch Polens auf Danzig aus der Geschichte abzuleiten sucht und der Ansicht ist, daß Danzig völlig zu Polen gehört. Vergl. sein Buch *Danzig und Polen*, Warschau 1920. ...zurück...

21 Vergl. zu dieser Frage J. Chrzan, *Die volkswirtschaftliche Bedeutung einer industriellen Arbeitsgemeinschaft mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse des Freistaates Danzig*. Greifswalder Dissertation 1920. ...zurück...

Literatur

Askenazy, Simon, *Danzig und Polen*. Warschau 1919.

Aus Danzigs schweren Tagen. Tagebuch, geführt während und nach der russischen Belagerung von Danzig anno 1813, gesammelt von einem Belagerten. Herausgegeben von Dr. K. H. Lampe, Bonn und Leipzig 1920.

Beckerath, E. v., *Die Seehafenpolitik der deutschen Eisenbahnen und die Rohstoffversorgung*. Berlin 1918.

Beckerath, H. v., *Die Markvaluta*. Jena 1920.

Berichte des Vorsteheramts der Kaufmannschaft zu Danzig. 1913 bis 1918.

Bernhard, G., *Übergangswirtschaft*. Berlin 1918..

Biermann, W. Ed., *Volkswirtschaftliche Lehren des Weltkrieges*. Berlin - Leipzig 1915.

Bonk, H., "Die Städte und Burgen in Altpreußen und ihre Beziehungen zur Bodengestalt." *Altpreußische Monatshefte*. 1895.

Braun, A., "Der Friede von Versailles. Wirtschafts- und sozialpolitische Ausblicke", in *Annalen für soziale Politik und Gesetzgebung*. Herausgegeben von H. Braun, VI. Bd., Berlin 1919.

Calwer, R., *Richtlehren für die Übergangswirtschaft*. Berlin 1917.

Derselbe, *Deutschlands Wirtschaft im ersten Kriegsjahr*. Berlin 1915.

Derselbe, *Die Kriegswirtschaft im Jahre 1916*. Berlin 1916.

Chrzan, J., *Die volkswirtschaftliche Bedeutung einer industriellen Arbeitsgemeinschaft mit besonderer Berücksichtigung der Verhältnisse des Freistaats Danzig*. Greifswalder Dissertation 1920.

Damme, P., *Danzig, sein Hafen und sein Hinterland*. Berlin 1919.

Derselbe, "Die Freiheit der freien Stadt Danzig", in der Festgabe für Dr. h. h. Otto Liebmann. Berlin 1920.

Der Friedensvertrag zwischen Deutschland und den alliierten und assoziierten Mächten; amtlicher Text der Entente und amtliche deutsche Übertragung. Herausgegeben im Auftrage des Auswärtigen Amtes. Charlottenburg 1919.

Die deutsche Volkswirtschaft im Kriege. Herausgegeben von der Direktion der Diskontogesellschaft. Berlin 1915.

Dix, A., *Die Eisenbahnverhältnisse in Ostpreußen*. Danzig 1901.

Derselbe, *Wirtschaftskrieg und Kriegswirtschaft*. Berlin 1920.

Ehlers, P., *Die Binnenwasserstraßen des Ostens*. Danzig 1917.

Gedenkschrift zum 50jährigen Bestehen der Korporation der Kaufmannschaft zu Danzig. Danzig 1872.

Gothein, E., *Krieg und Wirtschaft*. Heidelberg 1914.

Gothein, G., *Planwirtschaft*. Berlin 1919.

Grotewold, Chr., *Die deutsche Schiffahrt in Wirtschaft und Recht*. Stuttgart 1914.

Grunzel, J., *System der Handelspolitik*. Leipzig 1901, II. Auflage 1906.

Hahn, F. G., "Die Städte der Norddeutschen Tiefebene in ihrer Beziehung zur Bodengestalt." *Forschungen zur deutschen Landes- und Volkskunde*, Band I, Heft 3, 1885.

Hasse, E., "Messen und Märkte", in *Neefe's Statistischem Jahrbuch deutscher Städte*. II. Jahrg., 1892.

Hassert, K., "Die Städte geographisch betrachtet." *Natur und Geisteswelt*, Band 163. Leipzig 1907.

Helfferich, K., *Die Währungsfrage*. Stuttgart 1895.

Derselbe, *Handelspolitik*. Leipzig 1901.

Derselbe, *Deutschlands Volkswohlstand 1888-1913*. 6. Auflage, Berlin 1915.

Hellauer, "Organisation des Exporthandel", aus dem *Jahrbuch der Wiener Exportakademie*. Wien 1903.

Henning, R., *Von Deutschlands Anteil am Weltverkehr*. Berlin 1911.

Heubner, P. L., "Der Musterlagerverkehr der Leipziger Messen." *Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft*. Erg. Heft 11. Tübingen 1904.

Hirsch, A., *Über die geographische Lage und Entwicklung Danzigs*. Königsberger Dissertation 1912.

Hirsch, J., "Organisation und Formen des Handels, Märkte und Messen", in *Grundriß der Sozialökonomie*. 5. Abt., I. Teil. Tübingen 1918.

Hirsch, Th., *Danzigs Handels- und Gewerbegeschichte unter der Herrschaft des deutschen Ordens*. Leipzig 1858.

Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik. III. Folge, 59. Band, 3. Heft, März 1920. Entwicklung des Messewesens; entnommen einem Aufsatz des Redakteurs im Leipziger Meßamt Täpper im Konfektionär.

Jastrow, J., *Textbücher zu Studien über Wirtschaft und Staat*. Band I-IV. Berlin 1914.

Jöhlinger, O., "Übersicht über den Weltgetreidemarkt." *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*. III. F., 54. Bd., 1917.

Kaufmann, E., *Die Rechtsverhältnisse der von Polen abgetretenen Ostmark*. Berlin 1919.

Keyns, J. M., *Wirtschaftliche Folgen des Friedensvertrages*. Übersetzt von Bonn und Brinkmann. München - Leipzig 1920.

Koch, W., *Handelskrieg und Wirtschaftsexpansion*. Jena 1917.

Köppe, H., "Die Tarifverträge im Deutschen Reich am Ende des Jahres 1915." *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*. III. Folge, 55. Bd., 1918.

Kröker, K., "Zur industriellen Entwicklung Danzigs." *Schriften der Stadt Danzig*. Heft 2, Danzig 1916.

Lederer, E., "Die Organisation der Wirtschaft durch den Staat im Kriege." *Kriegshefte des Archivs für Sozialwissenschaft und Sozialpolitik*. Heft 1, 1914.

Leonardi, F. G., *Erdbeschreibung der preußischen Monarchie*. Bd. 5, Halle 1799.

Loening, O., *Staatsrechtliche Betrachtungen zu einer künftigen Verfassung von Danzig*. Danzig 1919.

Löschin, G., *Geschichte Danzigs*. Danzig 1822.

Lüdecke, R., *Die Entwicklung des Verkehrs im Kaiser-Wilhelm-Kanal und sein Einfluß auf die Schiffahrt der deutschen Ostseehäfen*. Köthen 1908.

Münsterberg, O., "Der Handel Danzigs." *Volkswirtschaftliche Zeitfragen*. Jahrg. XXVIII. Berlin 1906.

Nachrichten für Handel und Industrie. Zusammengestellt im Reichsamt des Innern. 1914-1916.

Oelrichs, P., *Beiträge zur Statistik des Danziger Handels*. Berlin 1864.

Philippi, F., *Beiträge zur Geschichte und Statistik der deutschen Messen*. Frankfurt a. O., 1885.

Philippovich, E. v., *Grundriß der politischen Ökonomie*, 9. Auflage, Bd. 2, II. Tübingen 1919.

Plenge, J., *Der Krieg und die Volkswirtschaft*. Münster 1915.

Pohle, L., "Die deutsche Volkswirtschaft im Kriegszustande." *Zeitschrift für Sozialwissenschaft*, neue Folge, Bd. 6. 1915.

Prutz, H., *Danzig, das nordische Venedig. Historisches Taschenbuch von Raumer*, 4. Folge, 9. Jahrg., Leipzig 1868.

Rathenau, W., *Probleme der Friedenswirtschaft*. Berlin 1919.

Rathgen, K., "Bedeutung der Messen und Märkte." Artikel im *Handwörterbuch der Staatswissenschaften*, 3. Auflage, Bd. 6. Jena 1910.

Ratzel, Fr., *Anthropographie*, Teil II, 2. Auflage. Stuttgart 1912.

Reinhardt, R., "Die wichtigsten deutschen Seehandelsstädte." *Forschungen zur deutschen Lands- und Volkskunde*. Bd. 8. Stuttgart 1901.

Rühl, A., *Die Nord- und Ostseehäfen im deutschen Außenhandel*. Berlin 1920. Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde.

Schaer, J. E., *Umgestaltung und Neuorientierung des Handels infolge des Krieges*. Berlin 1916.

Schanz, M., *Zielpunkte der Exportpraxis*. Berlin 1908.

Schmoller, G., "Die Bevölkerungsbewegung der deutschen Städte." In Festschrift für Otto v. Gierke. Weimar 1911.

Scholz, W., *Die Stellung der Segelschiffahrt in Weltwirtschaft und Technik*. Jena 1910. Schriften des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft in Kiel.

Schumacher, H., *Weltwirtschaftliche Studien*. Leipzig 1911.

Seehäfen des Weltverkehrs. Bd. 1. Wien 1891.

Sering, M., *Westrußland in seiner Bedeutung für die Entwicklung Mitteleuropas*. Leipzig - Berlin 1917.

Simson, P., *Geschichte der Stadt Danzig*. Danzig 1905 - 1913.

Derselbe, "Geschichte der Danziger Willkür." *Quellen und Darstellungen zur Geschichte Westpreußens*. Bd. 3. Danzig 1904.

Skalweit, A., "Kommunale Ernährungspolitik." *Beiträge zur Kriegswirtschaft*, Heft 7/8. Berlin 1917.

Sombart, W., *Die deutsche Volkswirtschaft im 19. Jahrhundert*. 4. Auflage, Berlin 1919.

Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich. 1914.

Stein, E., "Danzig." *Monographien deutscher Städte*. Bd. 6. Oldenburg 1914.

Steinert, H., *Die Weichselfrage*. Danzig 1918.

Stieda, W., *Hanzisch-venetianische Handelsbeziehungen*. Rostock 1894.

Stresemann, G., *Das deutsche Wirtschaftsleben im Kriege*. Leipzig 1915.

Terhalle, F., *Freie oder gebundene Preisbildung*. Jena 1920.

Thomsen, H., *Danzig als Handelshafen*. Danzig 1918.

Ulrich, F., *Staatseisenbahnen, Staatswasserstraßen und deutsche Wirtschaftspolitik*. Leipzig 1898.

Derselbe, *Staffeltarife und Wasserstraßen*. Berlin 1894.

"Volkswirtschaftliche Chronik für die Jahre 1914 - 1920." Abdruck aus den *Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik*. III. F., Bd. 47 f.

Wiedenfeld, K., *Die Nordwesteuropäischen Welthäfen in ihrer Verkehrs- und Handelsbedeutung*. Berlin 1903.

Wirminghaus, A., "Die handelspolitische Bedeutung des Eisenbahngütertarifwesens." *Jahrbücher für Nationalökonomie und Statistik*. 3. F., 56. Bd., 1918.

Wissell, R., *Die Planwirtschaft*. Hamburg 1920.

Wunderlich, H., *Handbuch von Polen*. 2. Auflage. Berlin 1918.

Wygodzinski, W., *Nationalisierung der Volkswirtschaft*. Berlin 1917.

Zimmermann, A., *Geschichte der preußisch-deutschen Handelspolitik*. Oldenburg - Leipzig 1892.

Zeitschriften:

Außenhandel, Deutscher. Herausgegeben vom Verband zur Förderung des deutschen Außenhandels. XX. Jahrg., Nr. 11/12.

Freie Wirtschaft. Zeitschrift für die freie Entfaltung des deutschen Erwerbslebens. Sonderheft Danzig, II. Jahrgang, Heft 6/7.

Juristenzeitung, Deutsche. Heft 23/24 vom 1. 12. 1919.

Osten, Der. Zeitschrift für die östliche Wirtschaft. Verlag: Der Osten, Danzig. Nr. 49/54.

Recht und Wirtschaft. IX. Jahrg., 3. Heft. 1920.

Wirtschaftsdienst, **Der**. Hamburgisches Weltwirtschaftsarchiv.

Wirtschaftszeitung, Deutsche. Nr. 4 vom 15. 2. 1920.

Zeitungen:

Berliner Börsen-Courier vom 29. 6. 20. "Die Zollverhältnisse von Danzig".

Berliner Lokalanzeiger vom 14. 2. 20. "Danziger Messebilder".

Berliner Lokalanzeiger vom 18. 8. 20. "Die Danziger Währungsfrage".

Berliner Tageblatt vom 6. 7. 20. "Polnische oder eigene Währung in Danzig".

Berliner Tageblatt vom 12. 11. 20. "Danzigs wirtschaftliche Beziehungen zu Deutschland und Polen".

Danziger neueste Nachrichten vom 19. 2. 20. "Danzig und die Oststaaten".

Danziger neueste Nachrichten vom 20. 2. 20. "Messesonderbeilage Nr. 1/3".

Danziger neueste Nachrichten vom 27. 9. 20. "Danzig und Polen in polnischer Beleuchtung".

Danziger Zeitung vom 26. 6. 20. "Abdruck des polnischen Vorwentwurfs eines Staatsvertrages".

Danziger Zeitung vom 28. 6. 20. "Abdruck des Danziger Vorwentwurfs eines Staatsvertrages zwischen Danzig und Polen".

Deutsche Allgemeine Zeitung vom 19. 9. 19. "Danzig, die Messestadt des Ostens".

Deutsche Allgemeine Zeitung vom 6. 10. 20. "Das Danziger Währungsproblem".

Frankfurter Zeitung vom 29. 12. 19. "Die wirtschaftliche Notlage Danzigs und die Loslösung vom Reich".

Hamburger Nachrichten vom 7. 4. 20. "Das Deutsch-Danziger Wirtschaftsabkommen".

Post, Die. Vom 14. 2. 20. "Die wirtschaftlichen Beziehungen zwischen Deutschland und Danzig".

Vossische Zeitung vom 23. 10. 20. "Der Wortlaut des Staatsvertrages zwischen Danzig und Polen".

Lebenslauf

Am 27. Januar 1895 zu Berlin geboren, als Sohn des Ingenieurs Hugo Heimrich, evangelischer Konfession, besuchte ich zunächst die Volksschule und dann das Jahnrealgymnasium zu Berlin, das ich 1914 mit dem Zeugnis der Reife verließ. Meine Absicht war, Offizier zu werden. Zunächst als Fähnrich, dann als Offizier machte ich den Feldzug auf allen Kriegsschauplätzen beim 42. Infanterie-Regiment von 1914 bis Ende 1918 mit.

Der Ausgang des Krieges bestimmte mich, als Offizier den Abschied zu nehmen und mich dem Studium der Rechts- und Staatswissenschaften zuzuwenden. Ich studierte zunächst in meiner Vaterstadt Berlin drei Semester an der dortigen Universität und ein Semester an der Handelshochschule. Meine Lehrer waren in Berlin die Professoren: Eberstadt, Gierke, Günther, Herkner, Jastrow, Jöhlinger, Kipp, Laß, v. Martitz, Sering, Stammler, Triepel und Waldecker; an der Handelshochschule Professor Leitner und Professor Hellauer. Die übrigen drei Semester meines Studiums verbrachte ich an der Universität Greifswald. Hier waren meine Lehrer die Professoren: Biermann, Frommhold, Hubrich, Jakobi, Kaehler, Moog.

Die mündliche Doktorprüfung bestand ich am 11. Dezember 1920.

Zu besonderem Dank bin ich Herrn Professor Dr. Biermann verpflichtet, in dessen staatswisserischaftlichem Seminar ich manche wertvolle Anregung zu meiner Arbeit empfing.

Kurt Heimrich.

Mehr aus unserem Archiv:

100 Korridorthesen:
Eine Auseinandersetzung mit Polen

4000 Jahre bezeugen Danzigs Deutschtum:
Geschichte der ethnographischen, geschichtlichen, kulturellen,
geistigen und künstlerischen Verbundenheit Danzigs mit Deutschland
von den ältesten Zeiten bis zur Gegenwart

Danzig, Polen und der Völkerbund:
Eine politische Studie

Das deutsche Danzig

Deutschland und der Korridor

Deutschtum in Not: Danzig

Die Entstehung der Freien Stadt Danzig

Der neue Reichsgau Danzig-Westpreußen:
Ein Arbeitsbericht vom Aufbauwerk im deutschen Osten

Polnische Netze über Danzig

Zehn Jahre Versailles,
besonders Bd. 3, das Kapitel
"Gebietsverlust durch erzwungene Abtretung oder Verselbständigung:
Die Freie Stadt Danzig."